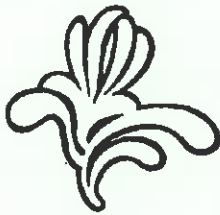


MINISTÈRE
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE



Administration
de l'Aménagement du
Territoire et du Logement

DIRECTION URBANISME

1035 BRUXELLES,
Gare du Nord
Rue du Progrès 80 - boîte 1
Tél : 02/204.21.11
Fax : 02/204.15.23
E-Mail : aatl.urbanisme@mrbc.irisnet.be

RECOMMANDE

Bruxelles Mobilité
Rue du Progrès 80 bte 1
1035 Schaerbeek

BM-DGE	
BM-DBO	
Date-Datum	
30 -08- 2016	

DPT

A.E.D.	
3-0-08-2016	

Votre lettre du

Vos références
JPG-FD-160603

Nos références
04/PFD/588055

Annexe(s)
1 dossier

Votre correspondant : Francisco GUILLAN Y SUAREZ, Premier attaché f.f - tél. : 02/204.17.44 E-mail : fguillan@sprb.brussels

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Bruxelles, Anderlecht, Saint-Gilles (très ponctuellement)
- Demandeur : Bruxelles Mobilité
- Situation de la demande : Boulevards du Midi, de l'Abattoir, Poincaré
- Objet de la demande : Aménager des pistes cyclables séparées le long des Bd Poincaré, du Midi et de l'Abattoir

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 21/01/2016 ;

vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée ;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles Capitale du 6 juillet 1992 désignant les fonctionnaires délégués modifié ;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juillet 1992 relatif à l'instruction par le fonctionnaire délégué des demandes de permis d'urbanisme et de certificat d'urbanisme sollicités par une personne de droit public ou relatives à des travaux d'utilité publique modifié par l'arrêté du Gouvernement du 23 novembre 1993;

vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation ;

vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) ;

⁽¹⁾ vu l'avis du 21/03/2016 du Collège des Bourgmestres et Echevins de Bruxelles ;

⁽¹⁾ attendu que les Collèges des Bourgmestres et Echevins d'Anderlecht et de Saint-Gilles n'ont pas émis leurs avis respectifs dans les trente jours de la clôture de l'enquête publique (11/03/2016) ; que ces avis sont donc réputés favorables ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

attendu qu'il existe, pour le territoire où se situe le bien :

~~(⁽¹⁾) un plan particulier d'affectation du sol approuvé et dénommé~~
~~(⁽²⁾) dont la modification a été décidée par arrêté du~~
~~(⁽³⁾) un permis de lotir n° du~~
~~(⁽⁴⁾) dont la modification – l'annulation –(⁽¹⁾) a été décidée par arrêté du~~
~~(⁽¹⁾) attendu que la demande déroge au susdit plan particulier – permis de lotir –(⁽¹⁾); que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation –(⁽¹⁾);~~

(⁽¹⁾) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 11/02/2016 au 11/03/2016 et que 35 réclamations ont été introduites ;

(⁽¹⁾) vu l'avis de la commission de concertation du 23/03/2016 ;

(⁽¹⁾) vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

(⁽¹⁾) vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à Bruxelles Mobilité pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

Contexte :

Considérant que le bien se situe en réseau viaire, en espace structurant et zone d'intérêt culturel, historique, esthétique ou d'embellissement du plan régional d'affectation du sol (PRAS) arrêté par arrêté du gouvernement du 3 mai 2001 ;

Considérant que les 2 pavillons d'octroi de la porte d'Anderlecht ainsi que leur zone de protection se situent dans l'emprise des travaux ; qu'en outre, les travaux sont limitrophes à deux bâtiments classés : la grande écluse et l'immeuble Perle Caulier (boulevard Lemonnier), ainsi qu'à la zone de protection de ce bâtiment et à celle des pavillons d'octroi de la Porte de Ninove ;

Considérant que les voiries concernées par la demande font partie du réseau primaire de la Région Bruxelloise, se des voiries « principales » au Plan Régional de développement (PRD), et elles sont donc inscrites au PRAS en application de la prescription 26.1 du PRAS ;

Considérant que le périmètre de la demande concerne des lignes de transports publics, de bus et de trams ;

Considérant que le projet se raccorde au projet de réaménagement de la Porte de Ninove, dont le permis d'urbanisme a été délivré par le fonctionnaire délégué au SPF-MT BELIRIS le 15/10/2014 sous la référence 04/PFD/285327, et tel que modifié par le permis d'urbanisme modificatif 12/PFD/556353 délivré le 22/05/2015 ;

Considérant qu'un projet de station de métro souterraine et de nouvelles liaisons en sites indépendants est actuellement à l'instruction sous la référence 04/PFD/582158 ; que ce projet se situe à la limite Sud de cette demande ci ;

Objet :

Considérant que la demande vise à aménager des pistes cyclables séparées le long des boulevards Poincaré, du Midi et de l'Abattoir ;

Considérant que la demande porte également sur l'abattage de 3 arbres, la plantation de 31 nouveaux sujets ;

Procédure :

Instruction :

Considérant que la demande est soumise aux mesures particulières de publicité en application de la prescription 25.1 du P.R.A.S. : *actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun* ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de la commission de concertation en application de :

- l'article 237 du COBAT, la demande se situant dans la zone de protection d'un bien classé, les actes et travaux objet de la demande modifient les perspectives sur ce bien classé ou à partir de celui-ci ;
- la prescription 21 du P.R.A.S. : la demande se situant en zone d'intérêt culturel, historique et esthétique ou d'embellissement, la modification de l'aspect des façades visibles depuis les espaces accessibles au public.

Considérant l'avis émis par la STIB le 29/01/2016 ;

(⁽¹⁾) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(⁽²⁾) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(⁽³⁾) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant l'avis émis par le Commission Royale de Monuments et des Sites en sa séance du 17/02/2016 ;

Considérant que le SPF-MT – BELIRIS, Bruxelles Mobilité, et le Conseil des Gestionnaires de Réseaux de Bruxelles n'ont pas émis leurs avis respectifs dans les trente jours de la date de la demande qui leur en a été faite par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (lettre du 21/01/2016) ; que ces avis sont donc réputé favorable ;

Enquête publique :

Considérant que les réclamations et les réactions exprimées dans le cadre de l'enquête publique e 30 jours ou lors de la réunion de la commission de concertation portent sur les aspects suivants :

- la plupart des réclamants se montrent favorables au projet et le soutient : effet autoroute gommé, va dans le bon sens, plus de sécurité pour les cyclistes et piétons, ... ;
- nécessité de modifier l'aménagement actuel du square de l'aviation ;
- problème de stationnement sauvage ;
- des demandes de modifications de sens de la rue Brogniez ;
- demande de création de stationnement devant les n° 27 à 32 de Poincare ;
- demande de création d'un plateau entre les 2 pavillons d'octroi ;
- prendre en compte l'accès garage à hauteur des n°47-49 du bd de l'Abattoir ;
- prévoir un parking Cambio sur la berme à proximité des Pavillons d'Octroi ?
- parc sur la berme pour étendre jusqu'aux pavillons d'octroi le parc en cours de réalisation à la Porte de Ninove ?
- engazonner le site propre tram ?
- prévoir plus de poubelles ;
- prévoir plus de stationnement vélo, aux arrêts de transport public et aux carrefours ;
- nécessité d'agrandir l'espace devant les Art et Métiers ;
- élargir les chaussées des rues Foppens, de la Caserne, d'Artois, Cuerens, et de l'Abattoir, à 4m pour permettre un SUL ;
- doubler les liaisons entre Brognier et Bodeghem (traversées des 2 côtés) ;
- pas nécessaire d'avoir 3 bandes à hauteur du square de l'Aviation ;
- améliorer les cheminements cyclistes à hauteur du carrefour de l'Europe, pour les cyclistes qui vont tout droit ou qui tournent à gauche vers le Pentagone ;
- prévoir des traversées piétonnes surélevées pour les débouchés des rues de la Caserne et d'Artois ;
- le stationnement le long de la berme centrale va limiter le stationnement sauvage devant les entrées carrossables, mais il augmente le risque pour ceux qui devront traverser ;
- comment la zone de livraison est maintenue au droit du n°61 ;
- opportunité de réaliser un tel projet ? et risques de délocalisation d'entreprises créatrices d'emploi ;
- comment gérer la circulation et les livraisons ? et en temps de foire ?

Situation existante :

Considérant que la demande concerne l'aménagement du long tronçon de voirie rectiligne de la Petite Ceinture, compris entre la porte de Ninove et le boulevard Maurice Lemonnier (jusqu'à la partie concernée par le Schéma Directeur Midi) ; que cette Petite Ceinture se situe en lieu et place de la seconde enceinte de Bruxelles (XIVème) détruite au XIX afin de permettre le développement de la ville ;

Considérant que le profil de cette partie de la Petite Ceinture, qui a une largeur de +/- 67 m entre alignements et fronts de bâtisses, est typique d'un boulevard classique et symétrique, avec large terre-plein central, jadis planté d'un quadruple alignement d'arbres ;

Considérant que cette partie de la petite ceinture a pu échapper aux visions circulatoires les plus extrêmes des Travaux Publics de la fin des années 1950, et donc à la création de viaducs et tunnels routiers ;

Considérant que l'espace public présente un caractère profondément routier, que les arbres présents estompent à peine ;

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que cette partie de la Petite Ceinture constitue une limite autour du Pentagone, une véritable *infrastructure de communication difficilement franchissable* dans la Ville, pour les modes actifs ; que les traversées se font en plusieurs temps, qu'elles sont longues, peu sûres et non confortables ;

Considérant que les revêtements de l'espace public sont hétérogènes, mais que dominant les trottoirs en dalles de béton, les larges chaussées en asphalte et la berme en pavés de pierres naturelles ;

Considérant que les trottoirs sont dégradés et que les aménagements PMR sont globalement très déficients ;

Considérant que la berme est actuellement plantée d'un double alignement d'arbres (des platanes) dont il manque certains sujets ; que ces alignements constituent la principale qualité de l'espace public concerné par la demande, avec les revêtements de pierres naturelles ;

Considérant que le terre-plein central accueille la Foire du Midi en été ; qu'en dehors de cette période la berme centrale est occupés par du stationnement ; que le marché du Midi se tient de façon hebdomadaire aux abords de la Gare du Midi ; que les 2 évènements, qui se cumulent en été, ont un impact considérable sur la circulation et le stationnement sur la Petite Ceinture ;

Considérant que le périmètre de la demande fait la part belle à la voiture ;

Considérant qu'il existe une piste cyclable unidirectionnelle marquée en chaussée, de part et d'autre du boulevard, par suppression d'une bande passante ;

Considérant que les boulevards Poincaré, du Midi et de l'Abattoir sont équipés de six types de luminaires différents, situés en berme centrale et sur façades ; qu'ils s'agit d'appareils fonctionnels, vétustes, et placés à grande hauteur, ce qui ne correspond pas au type d'éclairage préconisé par la Région ;

Considérant que le projet vise à affiner le raccord entre le projet de réaménagement relatif à la Porte de Ninove et à en prolonger les principes d'aménagements vers le Sud ;

Considérant que la vitesse autorisée sur cet axe est de 50 km/h ; qu'il est difficile de faire respecter cette vitesse compte tenu des aménagement actuels, même si depuis le marquage de la piste cyclable Bruxelles Mobilité a observé une diminution des excès ;

Considérant la présence de 2 stations-service dans le périmètre de la demande : une sur le coin boulevard Poincaré (n°49) et rue Brogniez, la seconde sur le coin du boulevard du Midi (n°25-27) et la rue Bodeghem ;

Considérant que le périmètre de la demande concerne deux zones à concentration d'accidents identifiées par Bruxelles Mobilité ;

Considérant que toutes les voiries donnant sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi sont en zone 30, à l'exception de la chaussée de Mons qui est une voirie interquartier dont le régime de circulation est à 50 km/h ;

Situation projetée :

Considérant que la demande de permis d'urbanisme porte sur les travaux suivants :

- la création de deux pistes cyclables bidirectionnelles séparées (une de chaque côté de la petite ceinture) et surélevées à la hauteur des trottoirs, ce qui implique le déplacement des filets d'eau et des avaloirs sur la totalité du tronçon ;
- leur recouvrement des pistes cyclables séparées avec de l'asphalte ocre ;
- la création de plateau aux carrefours aux entrées des zones 30 (sauf rue de Cureghem en raison des rails de tram) ;
- la création de nouvelles traversées piétonnes : à hauteur de la rue Brogniez, entre les pavillons d'octroi de la Porte d'Anderlecht et à hauteur de la rue de la Rosée ;
- la plantation d'une dizaine d'arbres d'alignement face à l'Ecole des Arts et Métiers et d'une dizaine d'arbres destinés à boucher des « trous » dans les plantations existantes ;
- une mise aux normes des quais de transports publics, des trams et des bus ;

Considérant que l'intervention sur le terre-plein central est très limitée ; qu'il s'agit principalement de compléter les alignements d'arbres existants en tenant compte de l'emprise de la Foire du Midi ;

Considérant que l'installation d'éclairage public est entièrement renouvelé dans le cadre du projet, avec un mobilier de type « Tracé Royal », et des sources LED à lumière blanche (température de couleur 3000 K) ; que cette nouvelle installation d'éclairage s'inscrit dans la continuité de ce qui a été installé ailleurs sur la Petite Ceinture Ouest (entre autre boulevard de Nieuport) ; qu'un certain nombre de luminaires seront prévus sur les poteaux porte caténaire pour lesquels la STIB a obtenu un permis d'urbanisme (ref. BDU : 04/PFD/485158 notifié par le FD le 11/10/2013) ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Objectifs du projet :

Considérant que la présente demande vise à pérenniser la présence des pistes cyclables marquées en chaussées, mais en les déplaçant systématiquement de l'autre côté de la bande de stationnement qui longe les trottoirs et en les remontant à leur niveau ;

Considérant que la demande vise améliorer les conditions de sécurité et de confort de l'espace public, pour tous les modes, et tout particulièrement pour les modes doux ;

Considérant que le projet comprend le réaménagement de tous les carrefours ainsi que d'une série d'autres interventions liées à la modification des traversées piétonnes, aux modifications des arrêts de transports publics ;

Considérant que projet s'inscrit dans l'objectif général du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale de rendre l'ensemble de la Petite Ceinture de Bruxelles cyclable ;

Considérant que le projet permet de requalifier les abords des pavillons d'octroi (biens classés), Pavillons qui sont situés dans un très large carrefour qui présent un caractère routier et délabré ;

Cadre stratégique et règlementaire en Région bruxelloise :Le Plan Régional de Développement (P.R.D.) :

Considérant que le PRD définit 3 catégories de voiries (hiérarchie) :

- Le réseau primaire, parmi lesquelles on retrouve les voiries métropolitaines : elles assurent l'accès aux grands équipements métropolitains ;
- Le réseau interquartier : elles sont le vecteur des déplacements urbains à courte ou moyenne distance, qui assure l'unité de la ville entre les différents quartiers et qui ont pour fonction de relier entre eux les quartiers voisins, d'assurer l'irrigation de ces quartiers et d'en rabattre la circulation sur les voies du réseau primaire ;
- Le réseau de quartier dans lequel on retrouve les voiries « zone 30 » : outre la limitation de vitesse prévue par le plan, ces voiries contribuent fortement à l'accroissement de la sécurité routière et de la qualité de vie. Ce statut induit des aménagements spécifiques tels que des trottoirs élargis à hauteur *des carrefours, des écoles, des services importants où installation de rangements pour vélos, ou par l'organisation du trafic (introduction et/ou inversion de la circulation à sens unique, bus dans le sens opposé, délimitation de pistes cyclables plus larges, fermeture d'un passage) ;*

Considérant que la Priorité 8 du P.R.D. vise notamment un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement ;

Considérant que le transfert modal est favorisé par la mise en place d'infrastructures adaptées, sûres et attrayantes ;

Considérant que le projet améliore sensiblement les conditions de sécurité et de confort des piétons et cyclistes, et que la performance des lignes de transports publics s'en retrouvent améliorée ; qu'à ce titre le projet rencontre la priorité inscrite au plan de façon positive, non pas en contraignant la voiture, mais en rendant l'alternative plus séduisante ;

Considérant que la Priorité 9 du PRD vise également à mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile ;

Considérant que la Priorité 9.1.2.1. vise une réduction du volume trafic routier de 20 % en Région bruxelloise, car il reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air en milieu urbain ;

Considérant que la Priorité 9.2.1. vise une réduction des nuisances sonores provoquées par la circulation automobile, un enjeu capital pour l'amélioration du cadre de vie des Bruxellois et de l'image de Bruxelles (voir constat) car une part significative (environs 25-30% selon le PRD) des logements de la Région sont soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB ; que la *carte stratégique du bruit des transports terrestres en région de Bruxelles-Capitale* de Bruxelles Environnement de 2006 fait apparaître des valeurs importantes le long du périmètre de la demande, avec des dépassements à hauteur de la Porte d'Anderlecht ;

Considérant que si le projet maintient la capacité de circulation sur cette voirie principale, c'est pour permettre une réduction principalement sur les voiries de quartier ;

Considérant que aménagements sont de nature à modérer les vitesses de circulation (voir également le Priorité 9.2.2.2.c du PRD) ;

Considérant que la plantation d'arbres et l'amélioration de l'attractivité des modes alternatifs concourent à rencontrer la priorité inscrite au plan ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que la Priorité 11 vise également à réduire l'insécurité qui découle en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes ; que le réaménagement des espaces publics doit prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes ;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet objet de la demande et le P.R.D ;

PRAS

Considérant que la demande est conforme à la prescription 24 du PRAS, qui stipule que *les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain* ; même si sur ce point des améliorations peuvent encore être apportées (voir plus loin et conditions du FD en application de l'article 191 du CoBAT) ;

Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun doivent notamment :

- contribuer à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts ;
- contribuer à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines;
- intégrer la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos;
- pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établir des aménagements pour les cyclistes (sauf si les conditions locales ne le permettent pas, ce qui n'est pas le cas ici) ;
- inciter les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;
- offrir des points d'arrêt pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 25.3 du PRAS ;

Considérant qu'en application de la prescription 25.4. du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement d'une voirie le long de laquelle circule un tram de surface doivent notamment :

- contribuer à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun ;
- prévoir des aménagements tels qu'un site protégé et la télécommande des feux de signalisation ;
- établir à chaque point d'arrêt, sauf si les circonstances locales ne le permettent pas, un embarcadère surélevé par rapport à la chaussée, équipé d'un abri ;
- organiser des traversées piétonnes sécurisées en nombre suffisant pour permettre de bonnes communications entre les deux côtés de l'itinéraire et assurer l'accessibilité des arrêts ;

Considérant que le projet prévoit le maintien du site propre protégé (inscrit à la carte 6 du PRD) et que les arrêts des trams et bus sont maintenus et mis aux normes ;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 25.4 du PRAS ;

Considérant que la prescription 25.7 du PRAS établit qu'en cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles ; que dans le cadre de ce projet la question ne se pose pas, car la capacité de circulation automobile est maintenue sans que cela ne se face au préjudice des autres modes ;

Considérant que le projet intègre les fonctions de l'espace public inscrites à la prescription 26.1 du PRAS, à savoir la fonction séjour, associée aux aspects qualitatifs, et la fonction circulation, associée aux aspects fonctionnels ;

Considérant que la prescription 26.2 donne un caractère réglementaire au à la hiérarchie des voiries inscrite au PRD, et qui articule le réseau viaire selon les trois niveaux décrits au PRD (le réseau primaire, interquartier, de quartier) ;

Considérant que conformément au projet objet de la demande, la prescription 26.3 du PRAS stipule que les actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries du réseau primaire prévoient les mesures d'aménagement visant à :

- *optimiser les conditions de la circulation des véhicules automobiles et des transports en commun, sans porter préjudice au confort et à la sécurité des cyclistes et des piétons;*

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

- atténuer l'impact de la circulation des véhicules automobiles sur les logements et les activités riveraines, sauf si les conditions locales ne le permettent pas et pour autant que cela n'entraîne pas une augmentation significative de la circulation des véhicules automobiles sur les autres réseaux de voiries;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 26.3 du PRAS ;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet objet de la demande et les prescriptions du PRAS relatives au réseau viaire ;

Plan IRIS II :

Considérant que la présente demande s'inscrit dans le cadre du Plan de déplacements Iris 2 (adoption par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 9 septembre 2010) qui prévoit notamment :

- de rendre les transports publics plus attractifs,
- de favoriser des transports plus doux avec une attention particulière en faveur du vélo : toutes les voiries régionales seront équipées de pistes cyclables ou d'un marquage vélo adapté,
- de réduire la circulation automobile : le trafic « émis » par la RBC est réduit de 7% en 2015, par rapport à 2001, et le trafic « attiré » de 15% ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les objectifs stratégiques du plan ;

Réactions dans le cadre de l'instruction :

Considérant que le statut de la voirie (du réseau primaire), et les flux importants qu'elle reçoit, impose la réalisation de pistes cyclables dissociées de la chaussée, au niveau des trottoirs ;

Considérant que les grandes voiries de la Petite Ceinture appellent à un niveau qualitatif des plus élevé pour ses aménagements ;

Considérant que le succès du transfert modal passe par la création d'espaces publics sûrs et confortables, mais pas seulement, il faut que ces espaces publics soient également attractifs, séduisants, agréables et beaux ;

Considérant que le projet comprend des pistes cyclables avec des dévoiements aux carrefours;

Considérant qu'en Première Ceinture, ZICHEE et espace structurant, il y a lieu d'avoir une approche globale, d'une grande simplicité ;

Considérant que le projet concerne des espaces structurants au PRAS, et qu'en application de sa prescription 24 « les actes et travaux qui impliquent une modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leurs abords visibles depuis les espaces accessibles au public préservent et améliorent la qualité du paysage urbain » ;

Considérant que les dévoiements projetés ne vont pas suffisamment dans le sens de cette *amélioration de la qualité du paysage urbain* des espaces structurants voulue par le PRAS ;

Considérant que la continuité de la piste cyclable (dans un matériau différent de celui du trottoir) contribue à la perception des axes urbains ; que la surdétermination des impératifs fonctionnels conduisent à un risque de déficit d'habitabilité et de sens ;

Considérant que l'absence de relation entre les éléments routiers et la composition générale de l'espace public finissent par créer des conflits, là où on ne devrait percevoir qu'un seul signe majeur : « leur ampleur visuelle » (« Le Manuel des Espaces Publics Bruxellois » publié par la Région) ;

Considérant que la politique de transfert modal vers les modes plus durables est une priorité régionale, tout comme l'amélioration des qualités paysagères des espaces structurants, des tracés historiques de la petite ceinture ;

Considérant que les pistes cyclables doivent être en cohérence avec les principes de composition de l'espace urbain, tout comme l'ensemble des éléments qui composent et structurent l'espace public ; que c'est également pour cette même raison que le RRU oblige les bâtiments à se trouver à l'alignement, et les front bâtis indiquent les perspectives qui contribuent à la facilité de compréhension et de repérage de l'espace ;

Considérant qu'il existe différentes façons d'atteindre les objectifs de sécurité requis au niveau des traversées des pistes cyclables séparées ; que différents ouvrages de références, de plusieurs pays européens, comme la publication du CERTU en France ou « *ASVV 2012 Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom* » (point 14.2), présentent différentes alternatives ; qu'il n'y a donc pas une seule et unique façon de faire pour atteindre un objectif maximal de sécurité ;

Considérant que la Région publie des vadémécums vélo qui portent sur les aménagements cyclables ; que les aménagements en carrefours sont traités développés dans le cahier n°8 ; qu'on y retrouve la figure 4.4 qui prévoit un dévoiement comme prévues dans la demande, mais que cet exemple concerne des traversées de pistes cyclables

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

unidirectionnelles ; que comme le rappelle du vadémécum en question (les figures 4.6 à 4.8), dans le cas d'une piste bidirectionnelle, *il est important de rappeler le caractère bidirectionnel de celle-ci* ; que la figure 4.4 est moins adaptée au projet que les exemples repris aux figures 4.6 à 4.8 du vadémécum ;

Considérant que la gestion des croisements aux coudes de ces dévoiements – qui sont sources d'inconfort pour les cyclistes- peuvent également être problématiques pour les deux roues qui sortent de l'ordinaire (vélos cargos par exemple) ;

Considérant que le dévoiement induit également le déport du cycliste vers la circulation motorisée qui circule dans le sens opposé ;

Considérant que la sécurité passe également par la simplicité et la lisibilité des aménagements ;

Considérant que par ailleurs que la Commission Royale des Monuments et des Sites estime dans son avis ce qui suit : *« le tracé de la piste cyclable est sinueux alors que le boulevard est rigoureusement rectiligne, obligeant un calepinage des dalles 20 x 20 de trottoirs irraisonnable sur le plan technique et sur celui de la durabilité ; {...} ces interventions complexes et coûteuses {...} altéreront la lisibilité et les qualités paysagères de cet axe structurant afin de garantir un minimum de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Ce résultat est paradoxal par rapport à l'objectif poursuivi au départ »* ;

Considérant qu'il y a lieu de prévoir des poubelles publiques en suffisance, ainsi que des arceaux vélos ; que ces dispositifs peuvent être combinés avec des potelets afin de protéger les espaces dévolus aux piétons du stationnement sauvage ;

Considérant que le projet ne porte pas sur les voiries et espaces publics perpendiculaires ; que ces voiries sont le plus souvent des voiries communales ;

Considérant que le calibrage du nombre de voies est de nature à dissuader le stationnement en chaussée, où la circulation exercera une certaine pression sur les double files ; que le stationnement le long de la berme permet d'éviter le stationnement sauvage devant les accès carrossables ; que ce stationnement le long de la berme constitue un rempart entre la chaussée et la berme centrale, qui est ainsi mieux encadrée ;

Considérant qu'il n'est pas possible de créer davantage de stationnement entre sur Poincaré, entre la chaussée de Mons et Moretus ; que cette partie du profil de voirie est prévu avec le stationnement contigu à la berme ; que l'ajout de stationnement côté front de bâtisse, tout en maintenant la largeur de la berme centrale, se ferait au détriment des espaces dédiés aux piétons, ce qui va à l'encontre des objectifs du projet et qui n'est pas acceptable ;

Considérant que l'aménagement de stationnement entre la piste cyclable et le front de bâtisse induit une multiplication des points de conflits entre vélos et voitures qui n'est pas acceptable non plus ; que cela implique la création d'une zone tampon entre le stationnement et la piste cyclable de 80 cm, qui s'ajoutent aux 2 m de l'emplacement, le tout au détriment de la largeur du trottoir ;

Considérant que la capacité de stationnement dans le périmètre du projet est réduit de 25% (31 places sur 124 existantes) ; que ce chiffre ne comprend pas la très importante capacité actuellement utilisée en berme centrale, et où quelques 744 véhicules se parquent ; qu'en tenant compte de la capacité totale de la voirie, la réduction est de moins de 3.1%, ce qui est très acceptable ;

Considérant que le carrefour Poincaré ne peut être surélevé ; que des arrêts de bus y sont prévus ; que les quais de bus doivent être surélevés de 18cm par rapport à la voie carrossable ; qu'un rehaussement du carrefour induit un rehaussement supplémentaire du nez de quai, ce qui implique des problèmes de niveaux insolubles par rapport aux dévers des trottoirs, aux écoulements des eaux, ainsi que par rapport aux pavillons d'octroi classés ;

Considérant que les bordures chanfreinées sont prévues au droit de chaque accès carrossable ; comme requis par l'article 6 du titre VII du RRU ; qu'une telle bordure sera placée au droit de l'accès garage à hauteur des n°47-49 ;

Considérant que le projet comprend le renouvellement de l'installation d'éclairage public ;

Considérant que le périmètre de la demande est dépourvue de station Cambio (de voitures partagées, que ce soit Cambio ou un autre opérateur) ;

Considérant que les stations Cambio se développent en Région de Bruxelles Capitale ; que ces stations peuvent être implantées ou développées sans permis d'urbanisme par l'opérateur, en occupant du stationnement existant ; Que le gestionnaire de voirie peut octroyer des autorisations, mais qu'il n'est pas compétent pour créer des stations de voitures partagées ;

Considérant qu'à travers les plantations, le projet prévoit de recréer une liaison verte entre les pavillons d'octroi et le futur parc de la Porte de Ninove ; que c'est ainsi que les plantations structurantes de la berme sont étoffées dans la continuité du projet de BELIRIS ; que d'autres projets peuvent encore aller plus loin ; qu'ici le demandeur n'intervient que de façon

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

« légère » et ponctuelle sur la berme centrale ; que cette berme centrale est en quelque sorte encore préservée, et qu'elle conserve un potentiel énorme pour la Région ;

Considérant qu'à l'heure actuelle le site propre tram est recouvert de pavés de pierres naturelles ;

Considérant que le projet ne porte pas sur la modification des voies de tram de la STIB ; que l'engazonnement n'est actuellement pas à l'ordre du jour, du moins pas tant que les voies ne doivent pas être renouvelées ;

Considérant que la plus grande partie du site propre tram située dans le périmètre du projet de BELIRIS (pour le réaménagement de la Porte de Ninove) doit être carrossable (pour les bus, services de secours, taxis, convois exceptionnels,...) ; qu'il y a lieu de s'inscrire dans la continuité des aménagements de BELIRIS ;

Considérant que la position des bordures devant l'école des Arts et Métiers est déterminée par le projet de BELIRIS (en cours d'exécution) ; que le projet de Bruxelles Mobilité s'articule avec celui de la Porte de Ninove ; que la distance entre la bordure et le bâtiment est sensiblement augmentée par rapport à la situation existante ;

Considérant que l'accès à l'école des Arts et Métiers se fait par une porte latérale, dans une partie en retrait du bâtiment, offrant ainsi un parvis plus généreux ; que des traversées piétonnes sur un plateau ralentisseur sont prévues (zone 30) ; que l'aménagement projeté intègre l'abord d'école ;

Considérant que la liaison cycliste avec le projet de BELIRIS, le long des Arts et Métiers, craie un étranglement du cheminement piéton ; qu'un ajustement des espaces situés au droit de la traversée piétonne permet d'assurer une liaison piétonne correcte sans étranglement ;

Considérant que les raccords avec les chaussées des voiries perpendiculaires –presque toutes des voiries du réseau local- doivent se faire perpendiculairement à la Petite Ceinture, afin de créer le plus possible un effet porte et de modérer les vitesses (nécessiter de limiter les évasements) ;

Considérant que cette configuration « resserrée » permet également de raccourcir la longueur des traversées piétonnes ;

Considérant que le projet doit se raccorder avec des profils existants et maintenus des petites voiries perpendiculaires (voiries communales) ; que les profils existants de ces voiries déterminent en grande partie les configurations de ces carrefours ;

Considérant que les traversées piétonnes sont prévues aux endroits requis et parfois là où elles étaient possible (liaisons à travers le tissu urbain, pas de trémies de tunnels de trams,...), sans pour autant les multiplier ; que la présence d'un site propre tram exige que les traversées soient placées de façon optimale, sans répétitions excessives ; que chaque traversée de site propre tram constitue un risque accru de conflit ;

Considérant que la traversée piétonne entre Brognier et Bodeghem compose avec un nombre considérable de contraintes, afin de garantir la sécurité des usagers ; que la position de la chicane pour piétons ne permet pas de regrouper les traversées piétonnes et cyclistes ; qu'il n'est pas possible de prévoir une deuxième traversée compte tenu de la présence du site propre tram et de la configuration, avec notamment deux stations-service situées aux angles Brognier et Bodeghem (charroi important au droit de stations-essence) et les accès voitures à la berme ;

Considérant que la partie de la Petite Ceinture concernée par la demande est une voirie du réseau Primaire ; que le boulevard Jamar est une voirie du réseau Primaire également, une voie métropolitaine au PRD ; que le carrefour formé par ces axes doit pouvoir absorber des flux importants qui nécessitent la création de voies de présélection à hauteur du square de l'Aviation ; que le nombre de bandes prévues dans le cadre du projet préserve les capacités ; que si les besoins en termes de capacité le permettent, le profil prévu en amont pourra tout simplement être prolongé jusqu'au carrefour (2 bandes au lieu de 3) ;

Considérant que la STIB a introduit une demande de permis d'urbanisme (ref. BDU : 04/PFD/582158) pour la réalisation d'une nouvelle station souterraine sous la Petite Ceinture, à hauteur de l'esplanade de l'Europe ; que ces travaux imposeront un réaménagement de cette partie de la Petite Ceinture, qui devra composer également avec le projet pour le réaménagement de la Petite Ceinture vert la Porte de Hal (entre le pont de chemin de fer et Louise) ;

Considérant que le stationnement le long de bermes est relativement courant à Bruxelles ; que cette configuration, si elle semble moins 'naturelle' que le stationnement le long de trottoirs côtés bâtiments, elle ne se révèle pas plus accentogène, d'autant que les véhicules sont souvent occupés par une seule personne (le conducteur qui est assis à gauche du véhicule), qui peut alors débarquer en dehors de la chaussée ;

Considérant que le réaménagement du réseau viaire doit s'inscrire dans une perspective de développement, aussi sur le plan économique ; que le projet doit être compatible avec la viabilité et le développement des activités riveraines et des entreprises ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que le «Code de la Route» permet l'arrêt des véhicules pour le chargement/déchargement de marchandises en chaussée quand celle-ci est divisée en bandes de circulation par une ligne blanche (continue ou non), ce qui est le cas dans le projet ;

Considérant que l'espace disponible entre les bordures (le long de la berme et le long de la piste cyclable) permet l'accès aux zones contiguës, et les manœuvres pour les véhicules longs ; que le cas échéant il y a lieu de neutraliser quelques emplacements voitures ;

Considérant que la foire du Midi prend place chaque année sur la berme centrale de la Petite Ceinture, entre la Porte d'Anderlecht et le boulevard Maurice Lemonnier ; que les manèges sont montés sur la berme y compris sur une bande de circulation qui la longe côté boulevard Poincaré ; que l'aménagement projeté permettra à la foire de s'étendre sur le stationnement ;

Considérant que les abords des pavillons d'octroi sont requalifiés avec des matériaux de pierres naturelles (pierre bleue comme les soubassement des pavillons) ; que l'emprise des chaussées carrossable est sensiblement réduite dans une composition qui s'accorde avec les lieux ; que la liaison piétonne directe est créée entre ces 2 pavillons avec un refuge central qui s'accorde également avec l'ensemble ;

Art 191

Considérant que le fonctionnaire délégué a décidé de faire application de l'article 191 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire, conditions notifiées au demandeur le 04/04/2016, et donc de demander des plans modifiés aux conditions suivantes :

« Généralités :

- 1) *Supprimer les dévoiements des pistes cyclables, leurs tracés sont rectilignes sans chicanes à l'approche des carrefours ;*
- 2) *Protéger les espaces dévolus aux modes actifs directement contigus à la chaussée carrossable par des dispositifs anti-stationnement (potelets ou mobilier urbain) ;*
- 3) *Prévoir des poubelles en suffisance, idéalement une par traversée piétonne, et à proximité de chaque banc ;*
- 4) *Prévoir des arceaux vélos (« U » inversé avec barre horizontale intermédiaire) en suffisance, à intervalle régulier, à proximité des carrefours, mais également en nombre à proximité des équipements et du parc de la Rosée ;*

Plus localement :

- 5) *Devant l'école des Arts et Métiers : améliorer le raccord avec le permis d'urbanisme relatif au réaménagement de la Porte de Ninove en rectifiant la piste cyclable et en supprimant l'étranglement au niveau du trottoir ;*
- 6) *Fournir un plan précisant l'aménagement autour des Pavillons d'octroi : matériaux (pierre bleue) et raccords avec les autres parties de l'espace public et les différents revêtements, une idée du calepinage, normes STIB pour les quais,...*
- 7) *A hauteur de l'athénée Maimonide :*
 - a. *Supprimer le dévoiement des bandes carrossables et prolonger le stationnement et extensions de trottoir le long de la berme (avec maintien du plateau prévu) ;*
 - b. *Prolonger la traversée piétonne jusqu'au Pentagone (avec extension de trottoir côté Pentagone) ;*
- 8) *Supprimer le stationnement prévu devant le n°7 du boulevard Poincaré et rectifier le tracé de la piste cyclable ;*
- 9) *Station-essence, au carrefour Bodeghem : canaliser le transit des véhicules se rendant à la station avec des potelets ;*
- 10) *Intégrer les besoins des entreprises implantées tout le long du projet, pour les livraisons, et chargements/déchargements des personnes, le cas échéant neutraliser le stationnement le long de la berme au droit des n°62-64 (demi-sphères) ; »*

Considérant que Bruxelles Mobilité a introduit des plans modifiés le 29/08/2016 ; que ceux-ci intègrent l'ensemble des conditions imposées par le fonctionnaire délégué en application de l'article 191 du CoBAT ;

Considérant qu'en ce qui concerne la condition n°10, il est prévu de placer une signalisation confirmant l'arrêt pour les chargement/déchargements le long du bâti ;

Considérant que ces modifications n'affectent pas l'objet de la demande, qu'elles sont accessoires, et qu'elles visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ;

Conclusion :

Considérant que l'aménagement actuel de l'espace public est d'un autre temps ; qu'il fait la part belle à la voiture au détriment des modes actifs et de la qualité du paysage urbain, et au détriment de la qualité de vie des bruxellois ;

Considérant que les revêtements sont dégradés ; qu'un renouvellement des chaussées et des trottoirs est nécessaire ;

Considérant que le projet permet de gommer la caractéristique autoroutier qui caractérise actuellement l'espace public considéré ;

Considérant que les aménagements projetés permettent le développement des modes de déplacement plus durables ; que les espaces publics sont adaptés aux normes actuelles en matière de confort et de sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite ; qu'un espace adéquat est consacré aux vélos par la création de pistes cyclables séparées des voies carrossables ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que cette nouvelle répartition de l'espace public – combinée aux plantations et au renouvellement de l'éclairage public- constitue une amélioration sensible du paysage urbain ; que cette Petite Ceinture -qui est actuellement peu engageante pour les bruxellois- redevient plus attrayante ;

Considérant que le projet s'inscrit dans la continuité de ce qui est actuellement réalisé par BELIRIS ; que la Région développe également d'autres projets en vue de requalifier in fine l'ensemble de la Petite Ceinture ;

Considérant que les quais de transports publics sont mis aux normes et qu'ils sont adaptés pour les personnes à mobilité réduite ; qu'il améliore les connections entre les lignes de bus et de tram à Poincaré ;

Considérant que la demande – telle que modifiée en application de l'article 191 du CoBAT- est parfaitement conforme aux objectifs régionaux ainsi qu'aux plans et aux règlements régionaux, en matière de mobilité et en matière d'espaces publics ; que le projet participe à améliorer la qualité de vie à Bruxelles ;

Considérant certaines voiries concernées par la demande se situent dans des zones de potentiel archéologique (www.brugis.irisnet.be > Patrimoine > Archéologie) ; il convient de permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux (planning et modalités à fixer dès réception du permis ; contact 02/204.24.35, archeologie@mrbc.irisnet.be)

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans modifiés en application de l'article 191 du CoBAT n° B.7330-1 et B.7331-1 cachetés, et au dossier cacheté en ce qu'il est conforme aux plans modifiés en application de l'article 191 du CoBAT n° B.7330-1 et B.7331-1 ;
- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale
- se conformer aux exigences des services techniques communaux et régionaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

2° ⁽³⁾.

3° respecter les indications particulières reprises dans l'annexe 1 du présent arrêté.

Article 3 (A n'utiliser que dans les cas définis à l'article 88 l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée).
~~Les travaux ou actes permis ne peuvent être maintenus au-delà du-~~

Article 4 Notification du présent arrêté est faite le même jour au demandeur et au Collège des Bourgmestre et Echevins.

Article 5 Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège des Bourgmestre et Echevins et le fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux ou actes.

Article 6 Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins

de et à Bruxelles ses références : M83/2016

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins

de et à Anderlecht ses références : 49479

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins

de et à Saint-Gilles ses références :

Le fonctionnaire délégué,

Francisco GUILLAN Y SUAREZ

Premier attaché f.f.

⁽¹⁾ Copie pour information à : l'IBGE (PEB), la C.R.M.S. et ⁽²⁾ l'architecte. BM

⁽¹⁾ Copie par mail pour information aux membres de la CC : I.B.G.E, S.D.R.B., D.M.S.

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

30 -05- 2016

Fait à Bruxelles, le
Le fonctionnaire délégué,

Francisco GUILLAN Y SUAREZ
Premier attaché f.f.

Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis :

- 1) Permettre à la cellule Archéologie de la Direction des Monuments et Sites d'organiser un accompagnement archéologique des travaux, le planning et les modalités sont à fixer dès réception du présent permis.
Tel : 02/204.24.35
Email : archeologie@sprb.brussels
- 2) Prendre toutes les mesures nécessaires afin de réduire la propagation des poussières, du bruit, et les vibrations liés au chantier (réduire l'étendue, l'intensité et la durée des nuisances liées au chantier).
- 3) Assurer la bonne accessibilité des commerces.
- 4) Informer régulièrement les riverains (entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier afin qu'ils puissent anticiper des contraintes liées à certaines phases.

Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis en matière de plantations, en ce qui concerne les arbres maintenus :

- 5) protection des troncs, racines, couronnes, des arbres sur une hauteur, surface et profondeur suffisantes en fonction de leur nature et de leur taille.
- 6) interdiction de stocker des matériaux, d'installer les baraques de chantier, et d'effectuer des manœuvres avec des véhicules ou engins de chantier, dans le réseau racinaire des arbres.
- 7) interdiction d'utiliser les arbres comme supports de chantiers en y implantant des clous ou en posant des câbles, etc.
- 8) élimination ou raccourcissement à l'avance - et dans les règles de l'art - des branches susceptibles de gêner le passage de certains véhicules, afin d'éviter toute casse ou arrachement ultérieur.
- 9) utilisation au pied des arbres, d'engin adapté, tel que minipelle, et/ou terrassements manuels.
- 10) désinfection obligatoire et régulière de tous les engins de chantier (pelles, godets, scies, tronçonneuses, sécateurs, etc.). Cette désinfection se fait à l'aide de pulvérisations de produits tels que le Cryptonol à 1% (matière active à base d'oxyquinoléine ou d'eau de Javel à raison d'un berlingot pour un litre et demi d'eau).
- 11) mise en œuvre de précautions et protections des racines, notamment lors des creusements de tranchées : sectionnement manuel des racines à l'aide de scies et sécateurs désinfectés afin d'avoir des coupes franches et nettes, aussitôt badigeonnées d'un mastic fongicide de type Drawitec. Une protection en dur (bois) ou en géotextile est posée entre la tranchée et les racines sollicitées de façon à ménager un espace comblé d'un mélange très fertile capable de favoriser la fabrication rapide d'un nouveau chevelu racinaire.
- 12) mise en œuvre d'un géotextile protégeant le système racinaire, lors de fortes sécheresses et arrosages réguliers de ce tapis, afin de garantir l'apport en eau nécessaire à l'arbre durant les travaux au pied de celui-ci.

13)

PEB - demande de PU avec intervention d'un architecte. (Note PEB 2/2014)*A prendre en compte lorsque le projet est soumis à la réglementation travaux PEB.***Suite de la procédure PEB :**

Pour rappel, dans le cadre de l'OPEB¹, vous êtes tenus de poser des actes administratifs tout au long de l'avancement de votre projet afin de garantir le respect des exigences PEB.

Voici les suites à donner à votre procédure en fonction de la nature de vos travaux :

- Pour vos bâtiments PEB de type Rénovation Simple (RS)**
 - Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez nous envoyer le formulaire de « déclaration PEB simplifiée » dûment complété et signé conformément à l'art. 16. § 1^{er} de l'OPEB.
- Pour vos bâtiments PEB de type Bâtiment Neuf (BN/BAN) ou Rénovation Lourde (RL)**
 - Préalablement à la réalisation des travaux, vous devez avoir désigné un conseiller PEB conformément à l'art. 12. § 1^{er} de l'OPEB.
Ce conseiller PEB doit constituer le dossier technique PEB.
 - Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez envoyer le formulaire de « notification PEB de début des travaux » dûment complété et signé à l'IBGE conformément à Art. 11. § 1^{er} de l'OPEB.
 - Au plus tard 2 mois après la réception provisoire, vous devez envoyer par recommandé le formulaire de « déclaration PEB » dûment complété et signé à l'IBGE conformément à Art. 15. § 1^{er} de l'OPEB.

Adresse pour l'envoi des formulaires (BN/BAN et RL) à l'IBGE

Bruxelles Environnement - IBGE
 Division Energie - Département Travaux PEB
 Gulledele 100 - 1200 Bruxelles
 ou par mail :
 epbdossierpeb@environnement.irisnet.be

Nous vous rappelons également que, conformément à l'OPEB, le respect des procédures PEB et des exigences PEB est de votre entière responsabilité en tant que maître d'ouvrage (déclarant).
 En cas de non respect, l'OPEB prévoit des amendes administratives en ses articles 29 à 33 et des sanctions pénales en son article 34.

Services d'aide réglementation travaux PEB :

Pour toutes questions sur les procédures PEB, les exigences PEB, etc., vous pouvez vous informer auprès des différents services d'aide de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les membres de ces services sont en contact régulier avec l'IBGE.

Contact	e-mail	Téléphone	Public cible
Service Facilitateur Bâtiment Durable	facilitateur@environnement.irisnet.be	0800/ 85 775	Architectes Conseillers PEB Professionnels
Agents PEB Communaux	Service Urbanisme des Communes		Particuliers Professionnels
Cellule Energie et Environnement CCB	celine.deschryver@confederationconstruction.be	02/ 545 58 32	Entrepreneurs en construction
impulse.brussels	info@impulse.irisnet.be	02/ 422 00 20	Entreprises

Site internet :

Pour plus d'informations sur la réglementation travaux PEB (Exigences et Procédures, Logiciel PEB, FAQ, Législation, ...) :
www.bruxellesenvironnement.be > Accès aux professionnels > Dossier Performance Énergétique des Bâtiments > travaux PEB

¹ Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments - MB 11/07/2007

Modification du permis d'urbanisme

Article 102/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le titulaire d'un permis d'urbanisme peut solliciter la modification de ce permis aux conditions suivantes :

- 1° les modifications demandées ne peuvent pas porter sur des travaux déjà réalisés,
- 2° la modification ne porte que sur les droits issus du permis qui n'ont pas encore été mis en œuvre,
- 3° tous les recours administratifs ouverts à son encontre par le présent Code ou les délais pour les interdire sont épuisés

§ 2 Les dispositions du chapitre Ier et III du présent titre sont applicables à la demande de modification du permis d'urbanisme.

§ 3 Lorsqu'elle accorde la modification du permis, l'autorité ne peut porter atteinte aux éléments du permis d'urbanisme qui ne sont pas modifiés par la demande.

§ 4. L'introduction d'une demande de modification n'emporte pas renonciation au bénéfice du permis d'urbanisme dont la modification est demandée.

La modification du permis d'urbanisme n'a aucun effet sur le délai de péremption du permis d'urbanisme dont la modification est demandée.

§ 5. Le Gouvernement arrête la composition obligatoire du dossier de modification du permis d'urbanisme.

Recours au Gouvernement

Article 130 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le demandeur peut à l'expiration du délai fixé à l'article 178 ou dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué, introduire un recours auprès du [1 Gouvernement]1 par lettre recommandée à la poste.

Ce recours est adressé au Collège d'urbanisme qui en transmet copie au Gouvernement et au fonctionnaire délégué dans les cinq jours de sa réception.

Article 181 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours auprès du Gouvernement dans les trente jours qui suivent la réception de la décision du fonctionnaire délégué octroyant le permis.

Ce recours, de même que le délai pour former recours, est suspensif. Il est adressé en même temps au demandeur et au Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste. Le Collège d'urbanisme en transmet une copie au Gouvernement.

Article 182 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le recours est instruit et vidé conformément aux articles 171 à 173/1.

Article 171 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er. Le Collège d'urbanisme remet son avis au Gouvernement dans les soixante jours de l'envoi du recours.

Le Collège en adresse simultanément copie aux parties.

A défaut d'avis émis dans ce délai, la procédure est poursuivie sans qu'il doive être tenu compte d'un avis émis hors délai.

§ 2 Le délai visé au paragraphe 1er est prolongé :

1° de trente jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité ou à l'avis d'administrations ou d'instances,

2° de soixante jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité et à l'avis d'administrations ou d'instances,

Dans les hypothèses visées à l'alinéa 1er, 1° et 2°, le Collège d'urbanisme informe les parties et le Gouvernement des mesures sollicitées et de la durée de la prolongation des délais.

§ 3. A leur demande, le Collège d'urbanisme procède à l'audition des parties.

La demande d'audition est formulée dans le recours ou, lorsqu'elle est formée par l'autorité qui a délivré l'acte attaqué, dans les cinq jours de la réception de la copie du recours.

Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont également invitées à comparaître.

Dans ce cas, le délai visé au paragraphe 1er est prolongé de quinze jours.

Le Gouvernement ou son représentant peut assister à l'audition.

§ 4 Le Gouvernement peut arrêter les modalités et délais d'échange des arguments écrits des parties.

Article 172 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le Gouvernement notifie sa décision aux parties dans les trente jours de l'envoi de l'avis du Collège d'urbanisme ou, à défaut d'avis, de l'expiration du délai d'avis.

Article 173 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

A défaut de notification de la décision dans le délai prévu à l'article 172, chacune des parties peut, par lettre recommandée, adresser un rappel au Gouvernement.

Lorsque le collège des bourgmestre et échevins ou le fonctionnaire délégué mettent le Gouvernement en demeure, ils en adressent simultanément copie au demandeur en permis. A défaut, la lettre de rappel ne porte pas d'effets.

Si, à l'expiration d'un nouveau délai de trente jours à compter de l'envoi du rappel, le Gouvernement n'a pas envoyé sa décision aux parties, l'avis du Collège d'urbanisme tient lieu de décision. A défaut d'avis du Collège d'urbanisme, la décision qui a fait l'objet du recours est confirmée. Dans le cas visé à l'article 164, alinéa 5, le permis est réputé refusé.

Article 173/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Préalablement à la décision du Gouvernement, le demandeur peut produire des plans modificatifs ainsi que, le cas échéant, un complément au rapport d'incidence, lorsque ces plans modificatifs n'affectent pas l'objet du projet, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ou lorsqu'ils visent à supprimer les dérogations visées aux articles 153, § 2, et 155, § 2 qu'impliquait le projet initial. Le permis est délivré sans que le projet modifié ne soit soumis aux actes d'instruction déjà réalisés.

Article 174 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le Gouvernement peut délivrer le permis, assortir le permis de conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux ou refuser le permis.

Il peut également consentir les dérogations visées à l'article 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis émis par le Collège d'urbanisme.

Article 188 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le fonctionnaire délégué et le Gouvernement peuvent délivrer le permis, assortir le permis de conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux ou refuser le permis

Ils peuvent également consentir les dérogations visées à l'article 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du fonctionnaire délégué et du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis du Collège d'urbanisme.

Lorsqu'un recours au Gouvernement porte sur des actes et travaux relatifs à un bien repris sur la liste de sauvegarde ou classé ou en cours d'inscription ou de classement ou sur un immeuble inscrit à l'inventaire des sites d'activité inexploités, le Gouvernement peut statuer sans être tenu par l'avis du collège des bourgmestre et échevins visé à l'article 177, § 1er, alinéa 3.

En outre, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement peuvent accorder le permis en s'écartant des prescriptions réglementaires des plans visés au titre II dès que la modification de ces plans a été décidée dans le but de permettre la réalisation des actes et travaux d'utilité publique, objets de la demande, pour autant que, dans la décision de modifier le plan, l'autorité compétente ait justifié que la modification ne concerne que l'affectation de petites zones au niveau local et ne soit pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement compte tenu des critères énumérés à l'annexe D du présent Code. Dans ce cas, la demande du permis est soumise aux mesures particulières de publicité visées aux articles 150 et 151.

